

****Lokförarbladet****



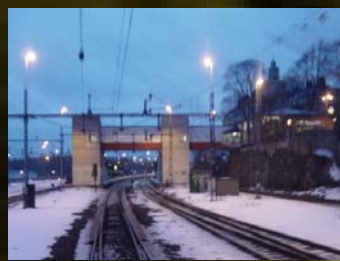
Facket för Service och Kommunikation

Nr 28, oktober 2011, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på

Gruppval och ny turförteckning Hänt och händer på Pendeln Julbord!

Från skyddsombuden info om pågående projekt mm.

Stationsverksamheten på ISS tas över av Stockholmståg.



Hänt och händer på Pendeln

Avstängningen på Bålstagrenen är slut för den här gången. För de flesta förarna passerade den förmodligen relativt obemärkt även för de som jobbade aktuell helg. För några stycken av oss, främst de som inte går på fast lista kanske den märktes desto mer. Stockholmståg har varit kritiska till Trafikverkets beslut att stänga av all trafik även under två normala helgfria vardagar för arbetena men faktum är att detta är något som varit känt för Ståg sedan lång tid tillbaka. Planeringen för vad vår personal (förare samt tågvårdar) skulle syssla med under dessa dagar hade kunnat klaras av långt tidigare än vad som nu blev fallet. Fortfarande på onsdagen gick många och undrade hur deras fredag skulle se ut.

Tydligen var det oklart från SL vad som skulle gälla – skulle stationerna vara öppna eller stängda? – skulle det tas betalt av resenärerna? Ståg sitter i det läget lite i knä på huvudmannen SL även om vi från Seko Lok tycker att en hel del planerande kunde ha klarats av långt tidigare. Turerna för aktuell helg fick vi förslag på till måndag samma vecka och förhandlade samma eftermiddag. Vi fick igenom de flesta av våra påpekanden, bla så kortades flertalet turer med cirka 1 timme eftersom vi inte tyckte det var lämpligt att maxa tiderna på dessa turer under de omständigheter och med så pass gott om personal som vi hade.

Morgonpassen kunde vi flytta fram en timme då vi inte upplevde behovet att informera redan klockan 6 på morgonen som särskilt stort. Vi fick även inritat taxi istället för passresor med tunnelbana och buss på flera turer. För att slippa heldagar nere på perrongerna på Cst splittade vi upp de passen och delade upp dem med vanlig jourtur.

Den här planeringen kunde med fördel ha gjorts åtminstone några veckor tidigare så hade vi sluppit ha personal med "D-dagar" i samma utsträckning. Ett bra förslag som vi tog upp under planeringen men som Ståg inte tog till sig hade varit att kolla av med de förare och tågvårdar som bor utefter linjen om de skulle kunna ta ett pass där de bor närmast och på så sätt tjäna in passresorna i bägge ändar. Planeringsavdelningen hade också på ett tydligare sätt kunnat gå ut med att det fanns gott om folk och uppmanat de som ville att söka ut inestående ledighet.



Uppsala

Planeringen för Uppsala går framåt och har fått en fast punkt på våra regelbundna MBL-träffar med Ståg. Företaget redovisar sin planering för hur mycket personal som kommer att finnas tillgänglig samt hur stort rekryteringsbehovet är vecka för vecka fram till planerad trafikstart T13. Klart redan nu är att vi kommer att ha väldigt gott om lokförare under hösten 2012 eftersom rekryteringen till Uppsala sker kontinuerligt och vi därmed samlar på oss fler och fler förare fram till starten. Stockholmståg har därför börjat fundera på hur vi ska agera

fram till det blir skarpt läge i jan 2013 och överskottet blir till ett underskott istället. Till att börja med så kommer det alltså finnas gott om utrymme för extra ledighet under nästa år med klar övervikt för andra halvan. Alla ni som står i startgröparna för en långsemester har ett utmärkt läge. Ståg har aviserat att de kommer att vara väldigt generösa med tjänstledigheter för de som så önskar under denna tid. Vi tittar också gemensamt med arbetsgivaren på olika förslag där företaget uppmanar lokförare att förlägga sin semester under denna tid. Det kan alltså bli aktuellt med någon typ av utveckling av det lokala semesteravtalet och de villkor som gäller för att sälja sin semester under nästa år. Semestervalet är ute redan nu på pendelnet men med det läge som råder kan det vara läge att avvakta några veckor innan valet görs, vilket det är i alla fall eftersom gruppsvalet ännu inte är ute.

När så trafiken går igång så har vi plötsligt ont om folk igen och kommer att få lita till inhyrningar och gnet under halva 2013 för att få ihop trafiken innan vi är ikapp med rekryteringarna igen.



Framöver kommer vi att mötas av nya förslag från Ståg på hur de i likhet med när vi har avstängd trafik vill kunna nyttja överskottet på lokförare. De har redan uttryckt önskemål om att kunna använda förare som tågvärdar i framtiden. Vi kommer givetvis att bevaka alla sådana här tankar som företaget kommer med och göra det bästa som går samt aktivt föreslå egna idéer på hur vi bästa hanterar överskottet. Det kan handla

om extra fordonsutbildning eller annan utbildning till exempel.

De flesta nya förare kommer från YH-skolorna men nytt är att Stockholmståg återigen kommer att utbilda egna förare internt, dock inte i egen regi utan utbildningen kommer att ges av moderbolaget SJ som passar på att slå ihop utbildningen för sina och våra förare. Alla ni på företaget som tjuvläser Lokförarbladet utan att kunna bli medlemmar ännu har snart chansen. Mer information om utbildningen och allmän ”när, var hur?” kommer snart från arbetsgivaren. Klart är att vi kommer att ha 12 platser på utbildningen och att den startar i mars 2012 och blir ungefär ett halvår lång.

I och med den nya trafiken kommer Södertälje Depå att tas i full bruk – alla 19 spår ska vara fullt användbara till trafikstart. Stockholmståg har väckt frågan om att använda SÖDD som stationeringsort med allt vad det innebär. Vi får anledning att återkomma till den frågan flera gånger under det kommande året.

Ståg-dagar!

I och med semestervalet skickades en lista ut med uppgift om hur många ståg-dagar varje förare har att söka ut under 2012. Sökningen görs samtidigt som ni söker semester. Ni som varit med sen uppgörelsen gjordes har nu 4 dagar att ta ut (plus eventuella SJ dagar för er som jobbat ännu längre). Eftersom vi är överrens om att 4 dagar räcker till en hel vecka även i de fall då det är arbetsveckan med 6 arbetsdagar (då behöver ni komplettera med annan ledighet ex fv-dag, kfö eller sparad semester) så betyder det att ni nästa år kan se fram mot en extra ledig vecka! Precis som vanligt kommer ersättningen för dagarna på februarilönen för alla, avdraget görs månaden efter uttaget. Ni som vill ta ut dagarna men är dåliga på att lägga

undan ersättningen gör alltså smart i att söka dagarna i januari så får ni ersättning och avdrag på samma lön.

/Kristoffer

Anslagstavlan

Seko Lok är duktiga och engagerade i det mesta, men när det kommer till vår anslagstavla och informationen på den, har det tyvärr varit lite si och så.

En förklaring till detta är att det tyvärr kan bli ”lite mycket” när man är mitt uppe i det fackliga arbetet och att allt kringarbete då inte riktigt hinns med.

Att inte vårda vår anslagstavla – vår sida utåt, mot dig som medlem - känns givetvis inte alls bra. Våra medlemmar är ju det viktigaste vi har. Utan er skulle vi inte ha den starka, fackliga verksamhet vi har på Stockholmståg idag, utan er skulle arbetsgivaren rya och bestämma som han själv ville. Utan er skulle vi inte ha det avtal vi har!

Därför har vi insett att vi behöver en liten uppryckning vad gäller informationen utåt, till er.

Den vakne har säkert redan lagt märke till att vår anslagstavla håller på att omarbetas.

En del nya rubriker har tillkommit och vi har flyttat om lite bland det som var där tidigare.

Ta gärna en titt när du har vägarna förbi.

Och du, kom gärna med förslag om du tycker att du saknar något!

Astrid.

Julbord!

Det är snart dags för SEKO Lokförarnas styrelse att bjuda in alla medlemmar till årets läckra julbord. I år kommer det att intagas under källarvalven i nobla Stadshuskällaren.

Vi har bokat 40 platser per tillfälle, lördagen den 26:e november respektive lördagen den 3:e december. Information samt anmälningstalong kommer inom kort att delas ut i postfacken.

/Cecilia Hansson



Från skyddsombuden info om pågående projekt mm.

IT.

Skyddsombud för Seko Lok är nu med när Ståg har börjat fundera på ny utformning på dagens mobiltelefon med handdatorfunktion. Arbetet har bara börjat och man har bara börjat behandla vad vill kunna användas för funktioner i den. I nuläget inget om hur den fysiska apparaten ska se ut. Skyddsombuden finns med som part i den referensgrupp tillsammans med några ur åkandepersonalen och Ståg som arbetar med frågan.

Slyröjning.

HSO Berra Axelsson, Anders Gustad och Yngve Handspik (Tv) gjorde åkandebesiktning utmed våra pendelspår för en tid sedan. Man konstaterade att buskar och träd hade vuxit till sig ordentligt sedan senaste röjningen för ett antal år sedan. Protokoll skrevs, Gustad och Handspik fick ta med denna fråga hem till sina egna organisationer för agerande. Nu har man börjat arbeta med problemet. "Energiskogsodlingen" mellan Sollentuna och Häggvik blev en av de första att skördas. Det låter som en saga med "happy ending" att man skulle hinna med allt på de 10 veckor man har resurser till. Grundproblemet är att när vi SO nödgas ta med



berörda chefer för att visa på plats vad felet består i. Det skall räcka att en lokförare upplever att nu har buskar och sly vuxit så pass att jag inte ser det jag förväntar mig att behöva se när jag kör tåg och då ringer in en felanmälan till Fjtkl/Tkl. Att lokföraren sedan även felanmäler med rapport till Ståg och SO underlättar om inte buskarna och slyn huggs ner. Sammanfattningsvis, idag röjer man buskar och sly utmed spåren tack vare Berra, Gustad och Handspik. Men när får vi lokförare se samma trio röja buskar och sly utmed banan? Grundtips, aldrig. Tack ändå.

Granskningen av bromsen på X60.

Alla handlingar är inlämnade till Arbetsmiljöverket och vad vi förstår sitter de och läser inlämnade dokument, handlingsplaner och yttranden från olika berörda i ärendet. Vi förstår att detta kan ta en hel del tid för dokumentationen är omfattande. Vi väntar på att AV kallar till en inspektion (det heter så) där samtliga parter deltar. Inget datum finns ännu för det.

Underspolning av pendeltåg med glykol.

SL och Ståg vill prova med att spola boggier och undersidan på tågen med glykol för att försvåra is och snö inpackning på tågen. Detta har använts i Finland och Norge sedan en tid och enligt information. Det påstås att även SJ använder detta, men vi vet inte säkert. Kanske någon som har kontakter i SJ kan tipsa oss SO. SO har varit på en förevisning i Södd av tillverkaren, SL, Ståg, ISS och Alstom om hur tankarna är att det ska fungera och gå till. Vi SO har ställt ett antal frågor som ännu inte har besvarats från lokförare perspektiv. Verkstads och städpersonalen har ännu flera frågor kring ämnet. Placering av denna utrustning kan fungera i Södd och Bro, Älvsjö har platsbrist. Vi får se när svar på våra frågor kommer.

Frontljus

SO tillsammans med Ståg håller på att skriva en kravspecifikation på uppdrag av SL om hur frontljusens utformning och funktion på X60 ska vara. Specifikation är en beskrivning om hur, och vilka krav lokföraren ställer på bra frontljus i ett användare perspektiv, något som vi alla vet inte finns på X60. Vi har hjälp till utformning och val av bästa ljus teknik av KG Knutsson i Häggvik som representerar Tyska Hella. De har hjälpt flera andra tåg tillverkare med ljusutformning. Problemet är att X60 ska klara UIC 651 rekommendationen med att visa optiskt "tåg kommer" med heljus (den klassiska triangeln i fronten). Man klar idag som bekant inte att belysa tillräckligt bra ljusbilder i spårområdet framför X60 och därmed inte behovet som lokförare har vid framförande av tåg i nordisk miljö. I kravspecifikation kräver vi frontljusbilder minst lika bra som X10. Vi återkommer med mera info framöver.

Pak 10 X60 Ergonomi

Det som kallas Pak 10 håller på att skruvas fast i X60. Det innehåller många olika saker och Ståg har informerat i TM tidigare. Detta skall vara utfört senast till årsskiftet och vi hoppas att de hinner. Förarstolen, förarövervakningen, mjuka tryckknappar nya backspeglar mm är det som införs. Provstol kommer att finnas på Cst 49an för att öva i för den som vill.

Förändringar i X10

Ombyggnationer i X10 har börjat. Man jobbar på helgerna då tillgängligheten av X10 på verkstadsspår finns. Här är det ett lättare att få förändringar genomförda för här är det en extern firma som utför arbetena åt Ståg. Det som börjar märkas i X10 är att med nyckel kunna stänga resandedörrar har införts. Den enda placeringen av låset är i det övre högra hörnet vid taket. Alternativt inget lås alls och därmed likt en "konservöppnare" bryta in innanför plåtarna. Höjden är ca 220 cm och en normallång person klara att vrida om låset. Till de som inte når upp ska en förlängd nyckel tas fram och förvaras i en av hytterna. Vi ska inte klättra för att utföra detta. Nyckel som passar är dörraktiveringsnyckeln X10.

Nya vred på 3 av 4 brytare till 48 volt, ATC, tågslut och hjälpkomp byts med längre hävarm.

TDT belysningen ändras till det som belyser nedre knappar och vredraden och ytan mellan broms och pådrag nästan likt den som satt som original. Vi hoppas kunna väcka liv i den tidigare biträdeslampan för den är efterfrågar av personalen.

Dörrlås och öppningsbara hyttfönster ska servas. Vi jobbar vidare med VÖS och PIS utformning för här finns inga bra förslag på lösning ännu. En nyhet i X10 hytten är att det finns möjlighet att justera ljudvolymen med ett vred som är placerat intill högtalaren i taket på förarhytten. Tidigare har åkandepersonal använt ett antal meter torkpapper och 4 – 5 st dörravstängningsdekaler för att dämpa ljudet från högtalaren. Vi hoppas att denna lösning med en justerbar volym kontroll kommer att göra arbetsmiljön till det bättre.

Skyddsombuden Seko lok Berra, Hasse, Göran och Sas



Köp bok om Lokförare i Stockholm

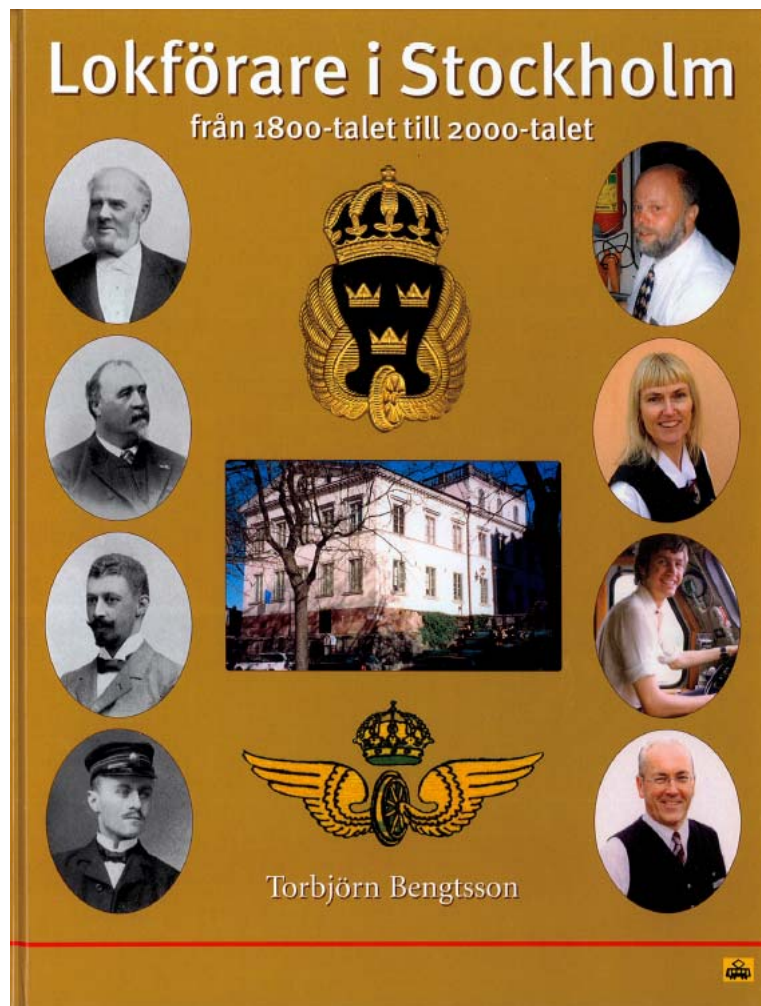
Boken Lokförare i Stockholm från 1800-talet till 2000-talet. Skriven av lokförare Torbjörn Bengtsson. Denna minnesskrift gavs ut med anledning av att det 2008 var hundra år sedan lokförarna konstituerade den första fackliga styrelsen i dåvarande Sveriges Lokomotivmannaförbund.

Förutom facklig historik görs även en omfattande historisk tillbakablick på de första lokförarna, deras utbildning, deras tjänste status, löner m.m. I boken speglas förhållanden ifrån dåtid till nutid. Boken beskriver personal, fordon, byggnader etc ur ett Stockholmsperspektiv. Mycket fina bilder och berättelser som har ett högt nostalgiskt värde.

Seko Lokförarna säljer boken på fackexpeditionen. 100 kr/st för medlemmar och 200 kr/st för icke medlemmar.

Kom in på expeditionen och ta en titt på boken, julklapps tips?

Ludvig Eriksson



Seko Medlemsträff i somras på Boule & Bärså

Det ena av SEKO klubb Lokförarnas årliga boulemästerskap gick av stapeln lördagen den 16 juli. Jag kunde själv tyvärr inte närvara men har fått evenemanget refererat för mig.

Solen sken från en klarblå himmel samtidigt som en skönt svalkande bris höll deltagarna i perfekt temperatur för fysiska ansträngningar. Uppslutningen var stor, praktiskt taget samtliga medlemmar utan synnerliga skäl närvarade. SEKO-fanorna smattrade i vinden men överröstade ändå inte SEKO-kören som peppade de tävlande med 70-, 80- och 90-talskampsånger i den idylliska miljön kring Danvikstull.

I finalen möttes SEKO lag1 och SEKO lag2 i en stenhård fight mellan två jämnstarka lag och spel stundtals på landslagsnivå. Även om det hettade till ibland var stämningen på topp och tveksamma bollar nästan tjatades till motståndarens favör. Ställningen böljade fram och tillbaka men efter särspel stod så till sist SEKO lag1 som ärorika vinnare. Supportrar, reserver, X1-reserven, släkt och fjärren stormade planen för att fira segern tillsammans med

guldhjältarna. SEKO lag2 var goda förlorare och deras skönt sportsliga inställning sammanfattas bäst av lagkapten Tinnerts kommentar, "Det viktiga är inte att vinna, utan att alla är ombytta".

Efter en mycket uppskattad prisutdelning bjöd klubben alla idrottare till den efterföljande banketten som liksom tävlingarna präglades av elegans och kamratskap.

(Eventuella faktafel i referatet tar artikelförfattaren på sig helt och hållet.)

Roger Magnusson

Intern Lokförarutbildning

Med anledning av att det kommer att behövas rekryteras förare till Uppsalatrafiken så kommer Stockholmståg att starta en egen lokförarutbildning tillsammans med SJ. Antalet som kommer gå kursen har planerats till 12 st från Ståg. Kursstart beräknas till Mars 2012. Interna sökande kommer att ha förtur till platserna. Annons om sökning kommer att komma ut på pendelnet nu i dagarna.



Gruppval och ny turförteckning

Turförteckningen

Turförteckningen är nu ritad i ett nytt tyskt dataprogram som heter IVU Rail. Ståg vill inte använda sig av det som vi haft tidigare för att det är gammalmodigt och är svårt att vidare utveckla. Problemet är bara att i det nya dataprogrammet så ser turerna annorlunda ut. Turerna blir svårare att läsa och man får ut mindre information ifrån turlistan. Seko Lok har påpekat problemet för arbetsgivaren sedan ett halvår tillbaka då arbetsgivaren kom med informationen att dom skall byta ritsystem, Ståg har av olika anledningar inte kunnat ta till sig av alla de förbättringar som Seko Lok har önskat. Detta innebär att det blir svårare för lokförarna att sätta sig in i turerna och att kunna göra gruppvalet på bästa sätt, särskilt nu då det blir tidsbrist mellan gruppval och semesterval. Vi kommer att ha ca 1 vecka på oss att göra klart semesterval efter vi har fått reda på gruppvalsresultatet.

Gruppvalet

Det är färre turer i turförteckning 2012 vilket innebär att två grupper måste skrotas, turerna räcker inte till. De grupper som kommer att skrotas är den som var minst populär i gruppvalet

2011(som fick minst antal sökande) grupp 25 och sedan Vhe grupp 10 p.g.a att det finns inget underlag för att göra vhe gruppen då tågen skall köras igenom Vhe till Nyh. På nattgrupper tas dagturer bort så att de blir bara helnätter på grupperna. En helgrupp kommer att finnas kvar och en helg vik grupp kommer också vara kvar, men i och med att grupperna har varit väldigt populära så kommer det att dubbelläggas en natt på 6 veckor. En eftermiddagsgrupp har blivit mer Äs riktad och grupp 26 har fått mer Sub inriktning. Karaktären på grupperna har eftersträvat att behållas så gott det går även fast det är en helt ny turförteckning.

Kompis

Anmälningstiden är bortplockad på turerna i turförteckningen. Arbetsgivaren förväntar sig av oss att vi alltid ska logga in på kompis på alla turer när arbetet börjar. Har vi inte loggat in så ska dom ringa upp oss och anmäla att vi gör fel. Problemet är bara det att Ståg har inte förhandlat denna fråga med Seko. Senast vi förhandlade denna fråga så framförde Seko lok att vi skulle ha 3 min arbetstid för uppstart av telefon och inloggning i kompis, arbetsgivaren ville inte ge oss 3 min utan svarade då att detta var inget problem utan vi kunde logga in så fort vi hade tid, även om det blev lite senare i turen. Detta kan bli en konflikt då vi nu inte har inlagd tid på turen för detta. Seko lok har meddelat Ståg om problemet. Hör av er till Seko lok om det blir problem.

Ludvig Eriksson och Turlistkommitén

Stationsverksamheten på ISS tas över av Stockholmståg

Avtalet mellan Stockholmståg och ISS gällande stationsverksamheten är nu uppsagt. Avtalet löper ut om 18 mån och då är det planerat att Stockholmståg skall bedriva stationsverksamheten i egen regi. Ståg anger som skäl att dom skall förbereda sig inför nästa pendeltågsupphandling 2016, och ser det strategisk att då ha fått visat att dom kan bedriva stationsverksamheten i egen regi. Den personal som i nuläget skall gå över till Ståg blir Stationsvärdar, betalvärdar och stationsstädare. Eventuellt så kommer plockstädare och klottersanerare också att gå över, men det skall förhandlas klart först.

Detta är en fråga som Seko länge har drivit att hela pendeltågsverksamheten skall ligga under en och samma arbetsgivare för att ha en sammanhållen verksamhet. Detta är helt klart ett steg i rätt riktning, särskilt ur de anställdas synvinkel. Även för oss förare, då vi bl.a. får bättre möjligheter till omplacering vid sjukdomar som gör att vi inte får ha säkerhetstjänst.



Ludvig Eriksson
